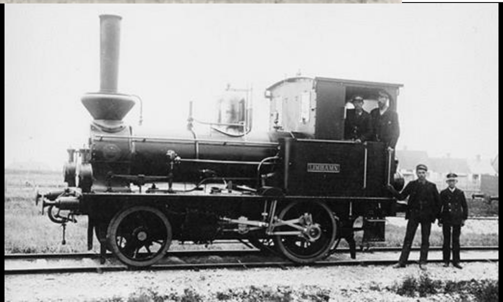
Malmö Limhamns Järnväg

(Sillabanan)



Malmö–Limhamns Järnväg (MLJ) var en järnväg som sträckte sig mellan den nuvarande Malmöstadsdelen Limhamn (i vidare mening även Kalkbrottet) och Limhamnsstationen nära Malmö V. (Ett par hundra meter av järnvägen ligger 2016 ännu kvar som industrispår väster om Malmö centralstation.)
Banan invigdes år 1889 med Skånska Cement AB under ledning av R.F. Berg som initiativtagare. Järnvägen tillkom så att en cementfabrik kunde anläggas i Limhamn, men den kom även att få en omfattande persontrafik och anses under en period ha varit Sveriges mest lönsamma järnväg. Järnvägen brukade i folkmun kallas "Sillabanan" på grund av att kvinnliga fiskförsäljare, så kallade "(silla)prångare", från Limhamn använde järnvägen för att transportera sill och annan fisk till Malmö för försäljning på Fisktorget där. Persontrafiken hade för övrigt som enda svensk järnväg fjärde klass, vilket innebar vagnar med träinredning utan sittplatser (däremot saknades första och andra klass). Berg hade inspirerats till detta av Berlins förortsbanor, där fjärde klass fanns för att erbjuda arbetare resor till lägre taxa. De allra flesta resorna på MLJ kom också att ske i fjärde klass. Banan byggdes precis som Södra stambanan in till Malmö på sin tid längs med strandkanten och på utfyllningar gjorda i havet. Detta skulle visa sig särskilt sårbart vid julorkanen 1902 som för en tid ledde till att trafiken på banan lamslogs helt då banvallen mellan Limhamn och centrala Malmö spolades bort av havsvattnet. Då banan var såpass lönsam byggdes den upp på nytt och återöppnades 1903, men denna gången med kraftigt utökade vallar mot havet som gjorde att tågen inte längre körde längs strandkanten.

Rudolf Fredrik Berg

Disponenten Rudolf Fredrik Berg lade på ett möte i Malmö 10 juni 1887 fram ett förslag till en normalspårig järnväg mellan Limhamn och Malmö. En av anledningarna till en järnväg var att satsningen på cementtillverkning i Limhamn skulle öka behovet av transporter till och från Limhamn. Mötet resulterade i en kommitté som skulle utreda järnvägsfrågan vidare. Löjtnanten vid Väg- och vattenbyggnadskåren Henrik Holmberg fick i uppdrag att göra nödvändiga undersökningar rörande de två föreslagna linjesträckningarna. Den ena föreslagna sträckningen avsåg att banan drogs en bit inåt land medan det andra förslaget förordade att man skulle dra järnvägen den kortaste sträckan, det vill säga så nära havsstranden som möjligt. Sedan Holmberg presenterat sin undersökning beslöt kommittén förorda att banan byggdes den kortaste vägen. Vid ett möte 28 september 1887 beslöts att det kortaste alternativet var det som gällde.

Mötet resulterade i valet av en interimsstyrelse i vilken bland annat Rudolf Fredrik Berg ingick. Interimsstyrelsen satte igång sitt arbete med att söka koncession för järnvägen och säkerställa att tillräckligt med aktier tecknades. Vid ett möte 18 februari 1888 konstituerades Malmö – Limhamns Järnvägsaktiebolag. Den första styrelsen bestod av grosshandlare L Faxe, disponent Rudolf Fredrik Berg, kalkbruksägare L Cederberg, ingenjör A Magn. Peterson samt grosshandlare A Scholander.

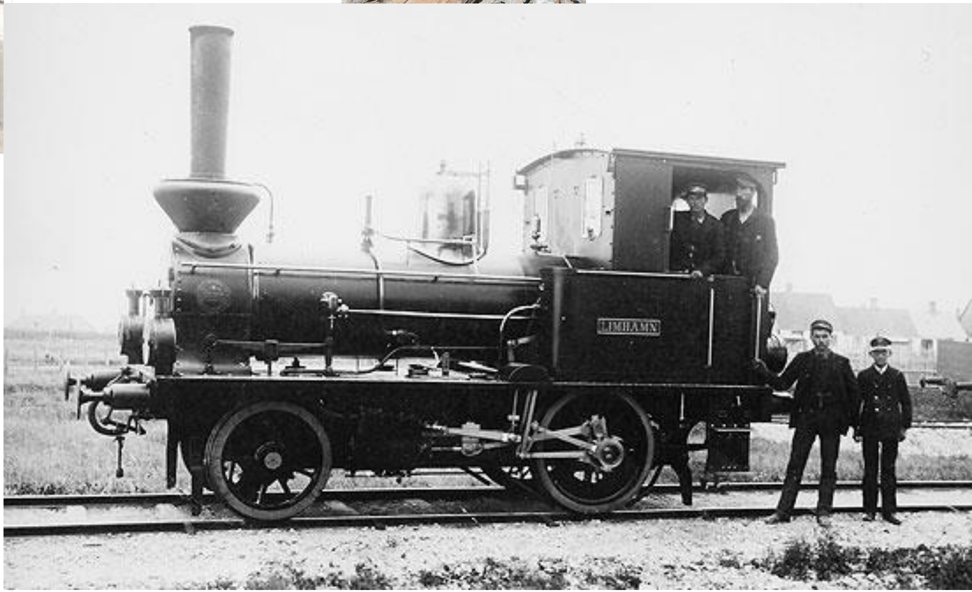
Den allmänna trafiken startade 21 december 1889.
Enligt besiktningen återstod en hel del arbeten att utföra. Det kom att dröja ända till 20 juli 1892 innan järnvägen fick slutgiltigt godkännande.

Sillabanan

År 1915 utbyggdes Malmö stads spårvägars linje 4 till Limhamn längs med nuvarande Erikslustvägen, varvid persontrafiken skars ned till ett minimum för fiskargummornas behov. Skånska Cement AB och andra industrier i Limhamn hade dock fortsatt stort behov av banan varför godstrafiken förblev omfattande under lång tid därefter. År 1945 upphörde persontrafiken helt, men återkom tillfälligt under spårvägstrejken våren 1951. MLJ är en av de få svenska järnvägar som aldrig blev förstatligade.

Banan fick, skulle det visa sig, viss betydelse för andra industrier som anlades i dess närhet. I Limhamn skapades andra industrier, bland annat bensinpumpstillverkning, på industrimark anlagd på utfyllnadsmark mot havet under 1940-talet. Vissa av dessa industrierna kom att få spåranslutningar. Kockums' stora varvsanläggning hade också, och har ännu, en spåranslutning till banan då banan strök med längs med den södra sidan av varvsanläggningen. Här anlades andra ännu existerande industrier såsom Nordmills, som länge använde banan.

Efter cementtillverkningens nedläggning upphörde även godstrafiken på banan väster om Nordmills och Kockums industrier. Det sista godståget till Limhamn rullade under tidigt 2000-tal. Banan hade fram till 2005, innan Citytunnelns byggstart, förbindelse med övriga järnvägsnätet, men blev då tillfälligt avklippt mot Malmö C för att byggarbetet skulle kunna pågå.



"Sillabanan" på grund av att kvinnliga fiskförsäljare, så kallade "(silla)prångare", från Limhamn använde järnvägen för att transportera sill och annan fisk till Malmö

Stationshuset i Limhamns sett från gatusidan omkring 1910.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.